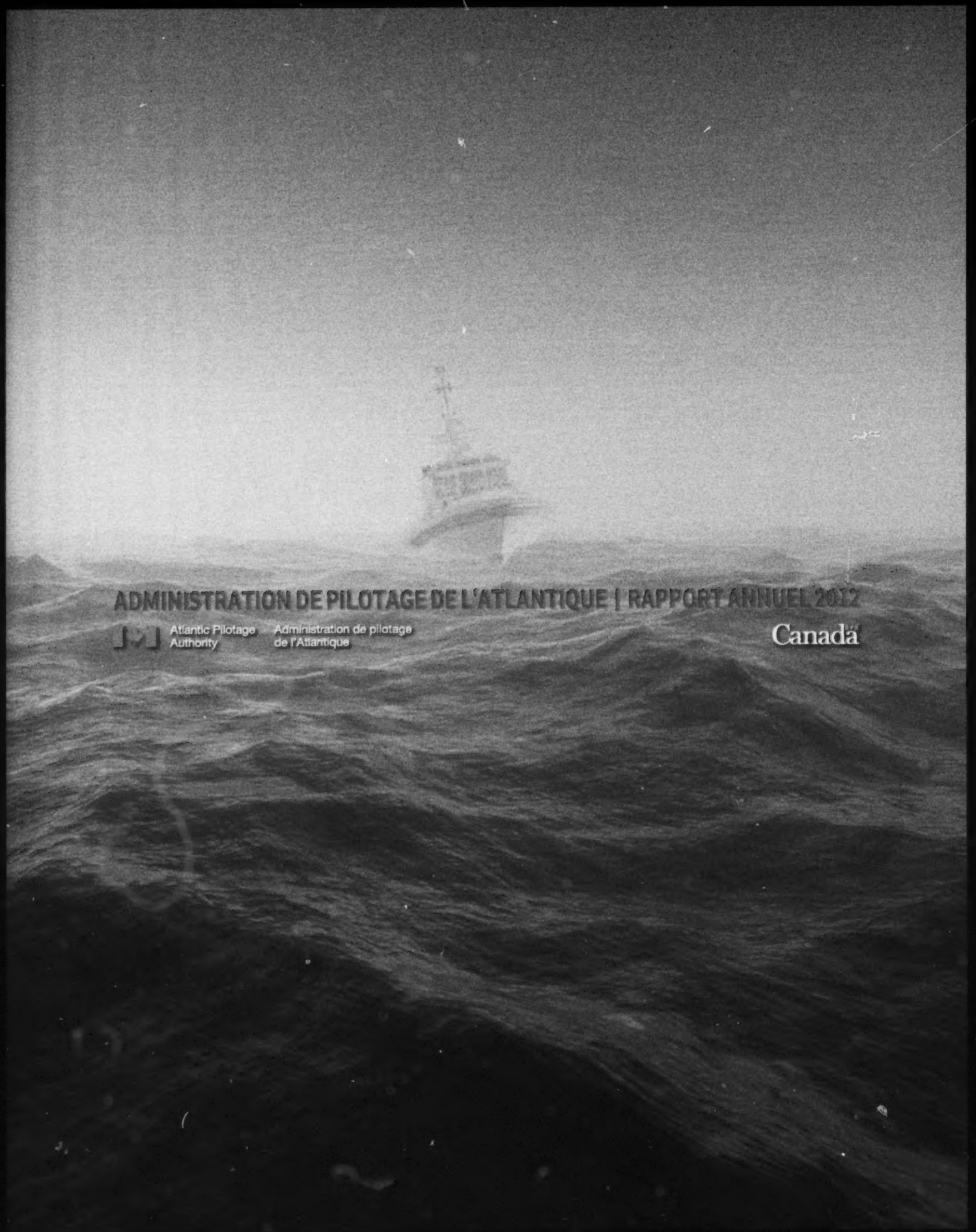


ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE | RAPPORT ANNUEL 2012

Atlantic Pilotage Authority
Administration de pilotage de l'Atlantique

Canada

Les **bateaux-pilotes** sont indispensables pour assurer un service de pilotage dans le Canada atlantique. Sans bateaux sécuritaires et fiables, les pilotes ne pourraient pas monter à bord et descendre des navires qui mouillent dans les ports de l'Atlantique.

De nombreux ports sont desservis par des entrepreneurs qui fournissent un service de pilotage exemplaire. L'Administration est propriétaire des bateaux-pilotes dans quatre zones. Ces dernières années, elle a renouvelé sa flotte en faisant l'acquisition, en 2005, d'un navire pour Saint John (N.-B.), et en construisant deux navires pour la baie Placentia (T.-N.-L.), qui ont été achevés en 2007, et, ces deux dernières années, un pour Halifax (N.-É.) et un autre pour Saint John (N.-B.). Le *Chebucto Pilot*, est entré en service à Halifax en 2012 et le *Captain A. G. Soppitt* lui emboîtera le pas à Saint John au début de 2013.

MANDAT, MISSION ET VISION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs d'une façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

TABLE DES MATIÈRES

Message du Président et du Chef de la direction 1
Revue de l'année 2012 2
Orientation stratégique 2
Aperçu financier 6
Zones de pilotage obligatoire 9
Perspectives pour l'avenir – 2013 et au-delà 10
États financiers 11

Couverture : La vue d'un bateau-pilote qui approche rejoint toujours le capitaine d'un navire, car ce dernier sait pertinemment compter sur un pilote d'expérience pour entrer en toute sécurité dans un port.

ADMINISTRATEURS EN 2012

Capitaine Edward Anthony, représentant des pilotes, St. John's, T.-N.-L.

Alisa Aymar, CGA, représentante du secteur public, Metghen River, N.-É.

Brian Ritchie, représentant de l'industrie du transport maritime, Shediac Cape, N.-B.

William Rooney, représentant du secteur public et vice-président, Hunter River, Î.-P.-É.

Capitaine Alan Stockdale, représentant des pilotes, Halifax, N.-É.

Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Windsor Junction, N.-É.

Tom Calkin, B.Sc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC, PRÉSIDENT, Falmouth, N.-É.

SIÈGE SOCIAL

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K1
Tél. 902.426.2550
Téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

DIRECTION ET ÉQUIPE DE GESTION EN 2012

DEVANT : Peter MacArthur, CMA, chef des affaires financières; capitaine Anthony McGuinness, chef de la direction; Brent Carroll, administrateur des bateaux-pilotes. DERRIÈRE : John Griffin, MBA, gestionnaire des opérations de pilotage; Elizabeth Stewart, administratrice des ressources humaines; Elaine Lockhart, adjointe administrative; Brian Bradley, MBA, CGA, contrôleur.

Conception : Dean McNeill et Darrell Freeman ; Traduction : Traductions F. Dryvine ; Impression : Transcontinental et Conseil MDC

Message du Président et du Chef de la direction

Le 13 mars 2013

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C – 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) pour 2012.

L'Administration a connu un exercice difficile marqué par une baisse de 1,7 M$ de ses recettes par rapport à 2011, sa première perte depuis 2008. Les recettes de l'Administration ont néanmoins couvert 99,3 % des dépenses pendant l'année. La diminution des recettes s'explique avant tout par un net ralentissement du trafic des pétroliers, surtout dans le détroit de Canso.

Sur une note positive, l'Administration a poursuivi le remplacement de ses bateaux-pilotes et achevé la construction de deux nouveaux navires pendant l'année. Cela porte à neuf le nombre de bateaux-pilotes qui desservent quatre zones dans les provinces de l'Atlantique. Des bateaux-pilotes sont affectés aux autres zones de pilotage obligatoire dans le cadre d'ententes contractuelles.

Les bateaux-pilotes fournissent un service essentiel dans les zones de pilotage obligatoire. Des moyens de transport différents, dont l'hélicoptère, sont utilisés dans d'autres régimes de pilotage, mais ils ne sont pas pratiques dans le Canada atlantique en raison des conditions météorologiques, des distances à parcourir, de la nature du pilotage portuaire et de la disponibilité des exploitants. Un port de pilotage obligatoire qui n'est pas en mesure d'assurer le transfert sécuritaire des pilotes peut être fermé au trafic commercial. Les bateaux-pilotes sont l'échine dorsale des services de pilotage dans le Canada atlantique. Il est donc impératif que ces navires soient maintenus en état de fonctionnement 24 heures sur 24, sept jours sur sept, ce qui représente des coûts d'entretien considérables et des immobilisations importantes pour remplacer les bateaux plus anciens.

La sécurité est primordiale pour l'Administration, et nous avons le plaisir de déclarer que 99,95 % des affectations effectuées en 2012 se sont déroulées sans incident.

Ces dernières années, nous avons procédé à des analyses de risque de haut niveau dans toute la région de l'Atlantique. Lorsque ces vérifications préliminaires indiquaient un risque potentiellement élevé, l'Administration a effectué des examens selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). À la suite d'un de ces examens selon la MGRP, l'Administration a recommandé que le pilotage dans le port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, devienne obligatoire. Cette modification demeure assujettie au processus réglementaire.

Étant donné l'étendue géographique de la région atlantique et la complexité du pilotage dans les zones où il est obligatoire, il est essentiel que les parties prenantes aient une discussion afin de déterminer les niveaux de service appropriés. Du fait de la volatilité du trafic ces dernières années, les consultations que l'Administration tient avec ses parties prenantes du Canada atlantique sont plus importantes que jamais, et elles leur permettent de donner leur avis sur les niveaux de service, les enjeux opérationnels et les tarifs de pilotage dans leurs ports. L'Administration tient à maintenir cette relation mutuellement avantageuse avec ses parties prenantes afin de leur offrir un service de pilotage sécuritaire, efficace et ponctuel à un coût juste et raisonnable.

L'Administration continue d'examiner et d'appuyer, au besoin, les améliorations apportées aux aides à la navigation. Nous soutenons le déploiement stratégique, dans les grands ports, de bouées météorologiques servant à transmettre des renseignements essentiels sur les conditions météorologiques et l'état de la mer.

L'Administration est en train de préparer un essai en vue de remplacer les formulaires imprimés par la transmission électronique des renseignements sur les affectations de pilotage. Cette initiative va permettre de fournir un service plus rapide à nos clients, de communiquer davantage d'information à nos pilotes et d'améliorer les flux de trésorerie de l'Administration. D'autres améliorations technologiques seront introduites afin de fournir aux pilotes une aide à la navigation sous la forme d'un système portable de cartes électroniques.

En plus de superviser l'orientation stratégique de l'Administration, les membres du Conseil participent toujours activement à l'instauration de pratiques de gouvernance d'entreprise efficaces. De concert avec la direction, ils mettent l'accent sur la gestion des risques, et encadrent avec diligence le contrôle financier et opérationnel.

Nous avons une fois encore le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique fournit comme à son habitude un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique qui soit, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le chef de la direction,

Anthony McGuinness

Le président,

Tom Calkin, BSc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC

Anthony McGuinness, *chef de la direction* et Tom Calkin, *président*

Revue de l'année 2012

Orientation stratégique

Le Conseil d'administration a retenu comme priorités stratégiques pour l'Administration les six domaines que voici :

Gouvernance
Protection de l'environnement
Qualité du service
Autonomie financière
Technologie
Ressources humaines

Gouvernance

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est l'une des quatre administrations mises sur pied en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Selon l'article 18 de la *Loi*, l'Administration a reçu pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Le conseil d'administration (le « Conseil ») de l'APA se compose d'un président à temps partiel et d'au plus six membres – deux représentants des pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public. Cette représentation réunit de manière idéale les connaissances du secteur maritime, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le gouverneur en conseil nomme les membres du Conseil, et ce dernier répond de sa gestion au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Conseil compte un certain nombre de comités très actifs et les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une formation portant sur l'Administration et sa gouvernance. Il dispose ainsi d'une structure et d'un processus adéquats pour surveiller l'orientation et la gestion de l'Administration afin qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'intendance de l'Administration et le fonctionnement du Conseil font l'objet d'une révision constante et des changements y sont apportés au besoin.

En 2007, le Conseil a mené un processus de planification de l'orientation afin de fournir à l'Administration un plan stratégique à plus long terme que celui offert par le plan directeur sur cinq ans. L'Administration revoit et met à jour le plan chaque année.

Protection de l'environnement

L'Administration continue à surveiller et à évaluer tous les aspects de son mandat pour cerner les changements dans les facteurs et les circonstances qui pourraient avoir un impact sur la sécurité. Si l'on détermine qu'un tel changement mérite un examen plus approfondi, l'Administration retient les services d'un conseiller indépendant pour effectuer un examen selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, qui est élaborée par les administrations de pilotage et Transports Canada, a recours à une méthodologie de gestion des risques qui a fait ses preuves afin d'évaluer les circonstances dans un secteur donné. L'Administration s'est servie avec succès de la MGRP à plusieurs reprises afin de déterminer les risques inhérents aux conditions changeantes. En mars 2012, le Conseil d'administration a approuvé la recommandation du conseiller chargé d'effectuer un examen selon la MGRP en vue de faire du port de Belledune (N.-B.), une zone de pilotage obligatoire. Les modifications applicables ont été apportées aux règlements de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et étaient en attente d'approbation à la fin de l'année. Toujours en 2012, la recommandation visant à faire de la rivière Ste-Croix et du port de Bayside une zone de pilotage obligatoire a été retirée en raison de changements de niveaux de trafic dans la région. Un examen initial des ports de Terre-Neuve où le pilotage n'est pas obligatoire a également été mené. Il a été recommandé qu'un examen selon la MGRP soit effectué dans trois zones, à savoir Argentia, Long Pond et les mouillages de la baie de la Conception. Ces examens selon la MGRP seront menés en 2013.

L'Administration et ses pilotes s'intéressent vivement à la sécurité et souhaitent que rien ne soit compromis lors de la construction de nouvelles installations ou d'un changement de trafic dans un port. Les ports et l'industrie demandent souvent l'avis de l'Administration et des pilotes lors de la planification de nouveaux projets. Les conseils peuvent porter sur l'emplacement de nouveaux postes d'accostage, la faisabilité d'accueillir des navires plus gros à une installation, l'analyse du tirant d'air nécessaire sous des structures fixes ou la programmation de simulateurs utilisés dans la formation des marins. Par exemple, on a consulté l'Administration et les pilotes de Saint John au sujet de la conception et de l'emplacement du nouveau terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le port. Au Cap-Breton, les pilotes ont donné leur avis sur le dragage du port de Sydney en prévision d'un projet de terminal. Les pilotes d'Halifax ont conçu, en collaboration avec l'Administration portuaire d'Halifax et l'Halifax/Dartmouth Bridge Commission, un système de tirant d'air qui utilise des données GPS pour assurer la navigation sécuritaire des porte-conteneurs post-Panamax sous les ponts portuaires.

Qualité du service

L'Administration rencontre souvent les intéressés dans la région afin de déterminer leurs besoins, de rendre compte de l'état de ses finances, de discuter de questions liées aux opérations et d'échanger de l'information. En 2012, elle a assisté à des réunions de consultation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador, dans chacun des ports suivants : Saint John (N.-B.); Halifax et Cap-Breton (N.-É.); et St. John's et baie Placentia (T.-N.-L.). D'autres réunions ont également eu lieu avec la

Fédération maritime du Canada et l'Association des armateurs canadiens pour discuter du fonctionnement général de l'APA. L'Administration a tenu en tout 13 réunions consultatives pendant l'année. En outre, des représentants de la direction et des pilotes ont assisté à de nombreuses rencontres organisées par des intéressés dans toute la région.

Pendant l'année, l'Administration a tenu son assemblée publique annuelle à Port Hawkesbury (N.-É.). Elle a présenté à cette occasion ses résultats de 2011 et son orientation stratégique aux participants et autres intéressés. L'Administration continuera de tenir ses assemblées publiques annuelles dans différents endroits des provinces de l'Atlantique.

L'Administration a poursuivi ses investissements à long terme en vue d'améliorer la qualité de ses prestations. Deux bateaux-pilotes rapides ont été mis en service dans la baie Placentia (T.-N.-L.) en 2007. En 2012, l'Administration a terminé la construction d'un nouveau bateau-pilote, le *Chebucto Pilot*, pour le port d'Halifax. Début 2013, elle mettra en service un navire jumeau, le *Captain A. G. Soppitt*, à Saint John (N.-B.). L'APA surveille toujours les opérations des bateaux-pilotes dans les différents districts afin de déterminer si des améliorations peuvent être apportées.

L'Administration appuie le déploiement de bouées météorologiques dans plusieurs zones stratégiques afin de fournir des renseignements plus exacts et ponctuels sur les conditions météorologiques et maritimes aux pilotes, aux autres marins et à l'industrie. Cette initiative a été menée conjointement par l'Administration et l'Association des pilotes maritimes du Canada, avec le soutien de l'industrie et des organismes gouvernementaux.

Indicateurs clés du service

L'Administration consulte ses clients afin d'établir le niveau de service requis dans chaque port. Dans certains ports, le trafic comporte de nombreuses périodes de pointe, ce qui oblige à faire appel à plus de pilotes que la moyenne globale des affectations ne le montre. L'Administration détermine les besoins en personnel dans chaque zone de pilotage obligatoire en fonction des exigences du client et de l'activité prévue dans chaque port. Des retards peuvent se produire les rares fois où le trafic est trop élevé. Comme cela coûterait beaucoup trop cher aux clients d'embaucher du personnel, l'Administration collabore avec chaque port pour composer avec ces quelques périodes de pointe. De 2008 à 2011, elle a notamment embauché à Halifax un pilote retraité pour un contrat de courte durée au plus fort de la saison des croisières, en raison du trafic élevé pendant ce laps de temps relativement bref.

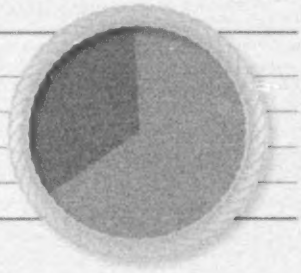
Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, et ce, en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme, qui se veut le plus convivial possible, a pour but d'assurer un suivi en temps opportun auprès du plaignant. L'exécution tardive d'une affectation était la principale raison invoquée. Il arrive que le retard soit causé par des facteurs qui ne sont pas du ressort de l'Administration, comme le temps ou l'indisponibilité des services portuaires tels que ceux des remorqueurs.

En 2012, l'Administration a reçu 43 plaintes (33 en 2011) sur un total de 8 254 affectations (9 090 en 2011). Cela signifie que 99,5 % des affectations (99,6 % en 2011) ont été effectuées sans faire l'objet d'une plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans le nombre d'affectations indiqué plus haut, y compris celles qui portaient sur des retards n'ayant pas été causés par l'Administration.

En 2012, 96,6 % des affectations ont commencé dans l'heure suivant celle qui était prévue dans la demande, ce qui a aussi été le cas en 2011. La plupart des retards sont survenus dans des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration, comme un navire retardé par des problèmes de cargaison, de main-d'œuvre ou de remorqueur. En 2012, 65,3 % des retards ont été causés par les navires (52,1 % en 2011) et 10,8 % (24,6 % en 2011) ont été imputables aux conditions météorologiques et à des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration. Dans 23,9 % des retards (23,3 % en 2011), la cause principale était le manque de pilotes ou l'indisponibilité des bateaux-pilotes. La moyenne des retards était de 2,6 heures, contre 2,4 heures en 2011. Le tableau ci-dessous montre les types de retards pour les 3,2 % des affectations qui n'ont pas commencé à temps.

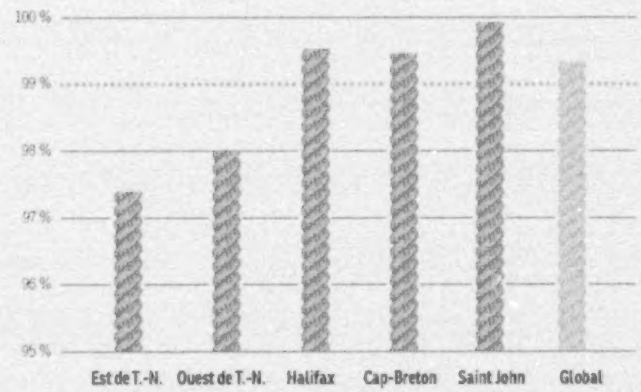
RETARDS DANS LES AFFECTATIONS PAR CATÉGORIE, EN 2012

Navire	65,3 %
Pilote	23,2 %
Temps et autres motifs	10,8 %
Bateau-pilote	0,7 %
Total	100 %



La norme de l'Administration consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 99 % des affectations (exception faite des retards indépendants de la volonté de l'Administration). Cette norme a été dépassée en 2012, les services de pilotage ayant été fournis à temps pour 99,27 % des affectations (99,26 % en 2011). L'Administration applique aussi cette norme à chaque district ou port. En 2012, l'est et l'ouest de Terre-Neuve-et-Labrador n'ont pas respecté la norme (97,3 % et 98,0 % respectivement). Le tableau qui suit montre les résultats pour chaque port ou district.

POURCENTAGE DES AFFECTATIONS SANS RETARDS DE PILOTAGE, EN 2012



Incidents de transport maritime en 2012

Les pilotes de l'Administration ont signalé en 2012 trois incidents de transport maritime, tous mineurs, qui sont décrits ci-dessous :

TYPE D'INCIDENT	2012	2011
Contact avec un quai	**3**	5
Total pour l'année	**3**	5

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,97 % des 8 254 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* stipule que les tarifs de pilotage doivent être établis de sorte que l'Administration puisse exploiter son service de manière autonome sur le plan financier, et que les tarifs doivent être équitables et raisonnables. Pour parvenir à l'autonomie financière, des ajustements tarifaires sont apportés en fonction des impératifs financiers et opérationnels de chaque port, plutôt que d'appliquer des augmentations tarifaires globales pour tous les ports. L'objectif visé est l'autonomie financière de chaque zone desservie afin d'éliminer l'interfinancement de ports. L'Administration s'appuie sur les prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à augmenter le tarif.

En 2012, l'Administration a modifié son tarif dans cinq zones de pilotage obligatoire : Saint John (N.-B.); Halifax, détroit de Canso et Sydney (N.-É.); et pont de la Confédération (Î.-P.-É.). Les droits dans les autres zones de pilotage obligatoire et non obligatoire sont restés les mêmes.

Au cours des dernières années, certains ports ont connu une grande volatilité des activités et des recettes, en particulier dans le détroit de Canso où le trafic a diminué. Dans les ports d'Halifax et de Saint John, l'Administration a beaucoup investi pour répondre aux exigences des clients qui demandaient des niveaux de service adéquats. De nouveaux bateaux-pilotes se sont ajoutés dans chacun de ces ports. Celui de Sydney dispose d'un bateau-pilote appartenant à l'Administration dont les coûts d'exploitation ont augmenté.

Les changements tarifaires étaient destinés à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en offrant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

Technologie

L'Administration considère qu'il est important d'investir dans la technologie pour remplir son mandat. La technologie sert à augmenter la productivité, à améliorer la qualité du service et à garantir la sécurité du pilotage. Il existe un comité de la technologie chargé d'étudier les utilisations possibles de la technologie dans l'intérêt de l'Administration. Ce comité se compose de représentants des pilotes et de la direction.

L'Administration continue à installer des systèmes d'identification automatique (SIA) sur tous ses nouveaux bateaux-pilotes afin que les pilotes et les équipages aient des informations précises et opportunes. En 2012, l'Administration a poursuivi un projet consistant à mettre en œuvre un formulaire électronique qui va permettre de facturer plus efficacement les comptes clients pour l'Administration et ses clients. Cette technologie est en train d'être testée et sera lancée en 2013.

Ressources humaines

Dotation

L'Administration s'efforce de conserver une liste de candidats compétents pour ses postes de pilotes vacants. La liste a expiré fin 2011. Fin 2012, l'Administration a ajouté un candidat à celle d'Halifax, et elle va en faire autant pour Saint John et l'est de Terre-Neuve en 2013. L'Administration a ajouté un quatrième équipage de bateau-pilote à Saint John au milieu de 2012 afin de réduire la fatigue et d'augmenter la sécurité.

Le personnel administratif a diminué, les postes étant rajustés dans un souci d'efficacité. Les autres besoins en effectifs sont demeurés stables pendant l'année.

NOMBRE D'EMPLOYÉS*	2012	2011	2010
Pilotes employés	**45**	45	46
Bateaux-pilotes	**17**	14	14
Cadres et personnel administratif	**8,5**	9,5	10
Affectateurs	**6**	6	6
Total	**76,5**	74,5	76
Pilotes contractuels	**10**	13	13

** Personnel à temps plein (ou l'équivalent) faisant partie des effectifs au 31 décembre de chaque année.*

Formation

L'Administration planifie la formation en fonction des besoins en matière d'exposition à de nouvelles technologies, de la préparation graduelle des nouveaux pilotes, des cours de mise à niveau des pilotes d'expérience et des nouvelles exigences réglementaires qui sont introduites à l'occasion. Cette formation s'inscrit dans un programme progressif qui est établi avec la contribution des représentants des pilotes de chaque zone. Les pilotes apprentis et ceux qui ont moins d'expérience apprennent sur le tas avec des pilotes expérimentés qui leur servent de mentors. Au début de leur carrière, tous les pilotes participent à des cours de formation à bord de modèles réduits ou de simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. Des cours de recyclage sont également offerts de temps à autre aux pilotes d'expérience. D'autres cours, comme celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également proposés à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots.

Sécurité au travail

L'Administration continue à organiser fréquemment des réunions du Comité de santé et de sécurité au travail, et elle est résolue à collaborer dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour que le milieu de travail soit toujours sûr et sain.

Le Comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni neuf fois en 2012, et treize des problèmes qu'il a soulevés ont été réglés avant la fin de l'année.

Examen spécial

En 2007, le Bureau du vérificateur général a effectué un examen spécial de l'Administration, comme l'exige l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'objectif était de fournir à l'Administration l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et surveillés, que ses ressources étaient gérées de manière rentable et efficiente, et que ses opérations étaient menées efficacement. Les vérificateurs ont conclu avec une assurance raisonnable que les systèmes et les pratiques ne présentaient pas de lacunes importantes. Les vérificateurs ont cerné diverses possibilités en vue d'améliorer la qualité des systèmes et pratiques de l'Administration. La plupart des recommandations contenues dans le rapport ont été suivies, notamment la mise sur pied d'un processus efficace de gestion des risques, des améliorations dans la gouvernance et l'émission de brevets de pilotes pour les zones de pilotage non obligatoire. Des améliorations ont été apportées à la sécurité des bateaux-pilotes, entre autres en installant des caméras, des rambardes plus sécuritaires et des systèmes d'alarme. L'Administration a également instauré en 2012 un programme pour évaluer les pilotes, comme le recommandait un examen spécial.

Vérification interne

Début 2012, l'Administration a reçu les résultats d'une vérification interne portant sur le plan de continuité des opérations de l'APA et a mis en œuvre les recommandations. Une autre vérification interne, amorcée plus tard dans l'année, va consister à examiner la façon dont l'Administration gère l'entretien de ses navires afin de déterminer où elle pourrait gagner en efficacité. Les résultats définitifs et les recommandations de cette vérification sont attendus en 2013.

Atlantic Pilot

Baptême : 15 novembre 2007
Mise en service : 4 décembre 2007
Port d'attache : Baie Placentia (T.-N.-L.)

Longueur : 18,1 m
Largeur au fort : 5,2 m
Vitesse opérationnelle : 19,5 nœuds

Captain A. G. Soppitt

Baptême : 6 décembre 2012
Mise en service : 11 janvier 2013
Port d'attache : Saint John (N.-B.)

Longueur : 17 m
Largeur au fort : 2,69 m
Vitesse opérationnelle : 18 nœuds

Le *Captain A. G. Soppitt* a été nommé en l'honneur du capitaine Alwyn G. Soppitt, ancien président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Saint John. Le capitaine Soppitt a eu une carrière longue et influente. Il est entré en 1981 comme directeur adjoint du port et en est devenu le directeur en 1989. En 1996, il a été nommé président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Saint John, poste qu'il a occupé jusqu'à sa retraite en 2011. Le capitaine Soppitt a succombé à un cancer du pancréas en 2012. Ce bateau-pilote rend un hommage bien mérité à un homme qui a tant aimé le port et la ville où il avait décidé de vivre.

Aperçu financier

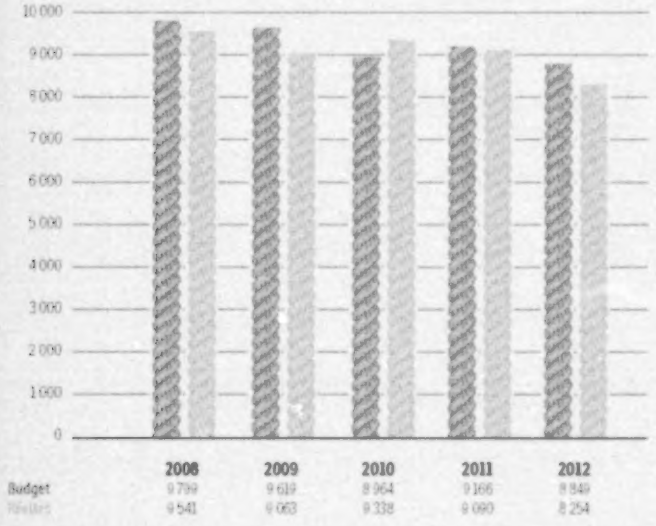
L'Administration de pilotage de l'Atlantique a connu en 2012 un exercice décevant. Les affectations de pilotage ont atteint le niveau le plus bas qu'ait connu l'Administration en quarante années d'existence.

La discussion qui suit à propos du niveau d'activité dans chacun des ports se limite aux affectations de pilotage, et ne concerne pas le trafic de fret ou de navires. Plusieurs facteurs peuvent se traduire par une différence entre l'activité déclarée par l'Administration et celle signalée par un autre organisme tel qu'une administration portuaire. Ces facteurs comprennent notamment les navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire, ceux qui utilisent des marins ayant des brevets de pilotage et la quantité de fret à bord d'un navire. L'Administration rend compte des affectations effectuées par ses pilotes, mais elle ne fait pas un suivi de la quantité de fret qu'un navire transporte.

Les budgets, qui sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration, reposent sur le trafic de navires prévu pour l'année suivante. La direction se réunit à plusieurs reprises avec les parties prenantes afin de discuter des questions financières et de service, notamment des attentes en termes de trafic et des exigences tarifaires. Les projections budgétaires pour l'année à venir sont établies à la fin de l'été. L'Administration avait prévu moins d'affectations de pilotage en 2012 mais pas un ralentissement aussi marqué, car les intéressés et l'industrie ne s'attendaient pas à un tel recul.

Les projections budgétaires commencent par une estimation du nombre et du type de bateaux appelés à faire escale dans les ports du Canada atlantique. Les navires battant pavillon étranger composent l'essentiel des embarcations desservies par l'Administration; en 2012, ils ont représenté 78 % du trafic et généré 79 % des recettes. L'Administration a effectué 8 254 affectations de pilotage pendant l'année, soit 595 ou 6,7 % de moins que prévu. Le nombre réel des affectations a diminué de 836 ou 9,2 % par rapport à 2011.

AFFECTATIONS DE PILOTAGE PRÉVUES ET RÉELLES – 2008-2012



Le tableau ci-dessous montre une ventilation des affectations par principale catégorie en 2012, par rapport aux deux années précédentes. Globalement, le nombre total des affectations est nettement inférieur à celui de 2010 et tout particulièrement l'an dernier.

NOMBRE D'AFFECTATIONS EN 2010-2012

	2012		2011		2010	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétrolier	**3 151**	**38 %**	3 621	40 %	3 873	42 %
Cargo	**2 073**	**25 %**	2 373	26 %	2 177	23 %
Porte-conteneurs	**1 178**	**14 %**	1 313	14 %	1 332	14 %
Autre	**1 105**	**14 %**	1 179	13 %	1 294	14 %
Paquebot de croisière	**747**	**9 %**	604	7 %	662	7 %
Total	**8 254**	**100 %**	9 090	100 %	9 338	100 %

La baisse du trafic des pétroliers enregistrée ces dernières années tient à plusieurs raisons, mais c'est en 2012 qu'elle a été la plus marquée. Le détroit de Canso a vu les affectations de pétroliers diminuer de moitié par rapport à 2011. La région possède un terminal de transbordement qui approvisionne les raffineries le long de la côte Est des États-Unis. Comme on ne construit pas de nouvelles raffineries et que la demande pour les produits pétroliers baisse, le terminal de transbordement dépendait de plus en plus d'un client important, une raffinerie pétrolière qui se trouve en Pennsylvanie. Cette raffinerie a fermé à la fin de 2011, ce qui a entraîné une nette réduction de la navigation à destination et au départ de Canso. Les affectations de pétroliers ont également ralenti de 12 % et 8 $ respectivement dans les ports d'Halifax (N.-É.) et de Saint John (N.-B.). Ces deux ports ont connu un regain d'activité pendant l'année, après avoir eu moins d'affectations de pilotage que prévu au premier trimestre. Le terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) à Saint John continue de fonctionner bien en deçà de sa capacité, puisqu'il n'a eu que 32 affectations en 2012 contre 49 en 2011. Selon les prévisions initiales, cette installation devait avoir un trafic élevé d'environ 300 affectations par année civile, ce qui n'a jamais été le cas. En parallèle à la construction et à la mise en service de ce terminal il a plusieurs années de cela, de nouveaux procédés de fracturation hydraulique permettant de libérer le gaz naturel des formations schisteuses ont été mis au point. L'abondance actuelle de gaz naturel de schiste dans l'Est de l'Amérique du Nord a provoqué une chute brutale du marché pour le GNL.

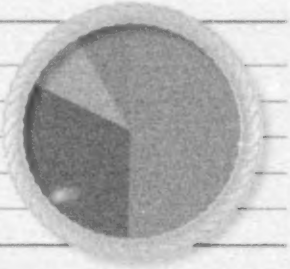
Les affectations de porte-conteneurs ont diminué de 10 % en 2012 à Halifax, ce qui représente 127 de moins que l'année d'avant. Au dernier trimestre de l'année, elles ont toutefois été supérieures de 14 % par rapport à 2011. À Saint John, où les affectations de porte-conteneurs ont continué de progresser, il y a eu 57 affectations de plus. St. John's (T.-N.-L.) a enregistré 46 affectations de porte-conteneurs de moins, car les capitaines des navires qui se rendent fréquemment dans le port ont obtenu leur brevet de pilotage et peuvent donc piloter leurs propres bateaux. La délivrance de brevets de pilotage à St. John's s'est aussi ressentie sur les affectations de cargo, qui ont diminué de 99 dans le port en 2012. La catégorie « Cargo » comprend le fret en vrac, les cargaisons sèches et les expéditions diverses ainsi que les navires-rouliers.

La catégorie « Autre » ci-dessous inclut un certain nombre de sources d'activité moins importantes pour l'Administration, comme les bateaux de pêche, les plateformes pétrolières, les navires ravitailleurs, les navires de recherche océanographique ainsi que les dragueurs, les remorqueurs et les barges. Les affectations de remorqueurs et de barges, qui constituent l'essentiel de cette catégorie, ont représenté la moitié de l'activité en 2012 (48 % en 2011 et 38 % en 2010).

DROITS DE PILOTAGE EN 2012 PAR TYPE DE NAVIRE

(EN MILLERS DE DOLLARS)

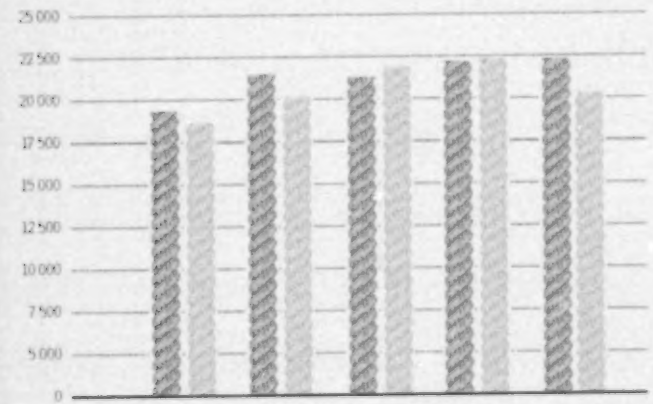
Pétrolier	10 204	50,3 %
Cargo	3 951	19,5 %
Porte-conteneurs	2 520	12,4 %
Autre	1 933	9,6 %
Paquebot de croisière	1 665	8,2 %
Total	20 273	100 %



Globalement, le pourcentage de recettes tirées des différents types de navires a changé en raison de la diminution des affectations de pétroliers. En 2012, les pétroliers ont rapporté la moitié des rentrées comparativement à 57 % en 2009, à 55 % en 2010 et à 53 % en 2011. La variation dans les affectations de pétroliers a eu beaucoup plus d'impact sur les recettes que les autres types de navires. Les pétroliers ont tendance à être plus gros que la moyenne et rapportent en général davantage que les autres navires. Dans certains ports qui dépendent surtout de l'activité des pétroliers, entre autres Canso et la baie Placentia (T.-N.-L.), le besoin de pilotage pose plus de défis, car il faut tenir compte de la distance et de la durée pendant laquelle un pilote manœuvre et de l'obligation d'avoir des bateaux-pilotes plus robustes. Par conséquent, les coûts pour fournir le service demandé sont plus élevés que dans d'autres ports. Les recettes moyennes doivent aussi être plus élevées pour payer le service dans ces ports. Étant donné la baisse du trafic de pétroliers, les recettes tirées de ces navires ont diminué de 1 400 000 dollars en 2012 par rapport à 2011.

LES RECETTES RÉELLES ET PRÉVUES AU BUDGET 2008-2012

(EN MILLIERS DE DOLLARS)



	2008	2009	2010	2011	2012
Budget	18 687	21 135	20 942	21 961	22 255
Réelles	17 956	19 648	21 584	22 039	20 341

Pour 2012, les recettes de l'Administration ont été inférieures de 1 900 000 dollars ou 8,6 % aux prévisions. Le tableau ci-dessous montre les recettes prévues au budget et les recettes réelles pour les cinq dernières années.

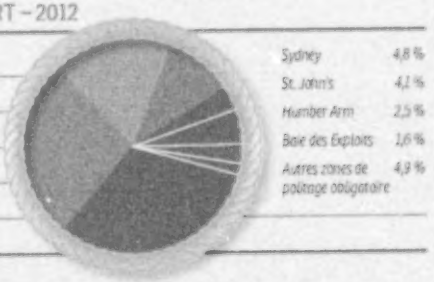
L'Administration offre ses services dans 17 zones de pilotage obligatoire. Elle tire de ces ports 95,9 % de ses recettes, le reste provenant des ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

Recettes tirées des zones de pilotage obligatoire

En 2012, l'Administration a tiré 82 % de ses revenus de quatre grands ports de pilotage obligatoire. Le port d'Halifax est celui qui a rapporté le plus, soit 27,1 % des recettes totales, suivi de la baie Placentia, de Saint John et de Canso avec, respectivement, 27 %, 17,7 % et 10,3 % des rentrées. Les 17,9 % de recettes restantes ont été générés par les autres zones de pilotage obligatoire, Sydney (N.-É.) venant en tête. Le tableau ci-dessous est une représentation graphique de la contribution des ports aux recettes.

POURCENTAGE DES RECETTES TIRÉES DU PILOTAGE OBLIGATOIRE PAR PORT – 2012

Halifax	27,1 %
Baie Placentia	27,0 %
Autre	17,9 %
Saint John	17,7 %
Canso	10,3 %
Total	100 %



Chacune des quatre grandes zones a enregistré des recettes inférieures aux prévisions. Dans le cas d'Halifax, ce manque à gagner a été de 5 %, les affectations de pilotage ayant été moins nombreuses que prévu.

Les recettes de la baie Placentia ont été de 6,1 % inférieures aux prévisions en raison de la fermeture imprévue de la raffinerie pétrolière de Come-by-Chance pour des travaux d'entretien et de réparation, et de réparations importantes sur les navires de l'unité de production, stockage et déchargement en mer (FPSO) qui sont utilisés sur le champ pétrolifère Terra Nova. L'unité FPSO est nécessaire pour assurer la production du champ,

Chebucto Pilot

Baptême : 6 juin 2012
Mise en service : 30 juillet 2012
Port d'attache : Halifax (N.-É.)

Longueur : 17 m
Largeur au fort : 2,69 m
Vitesse opérationnelle : 18 nœuds

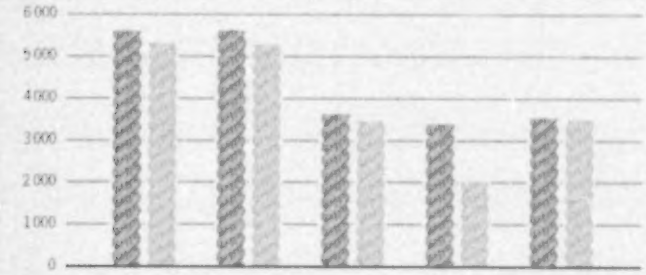
et l'essentiel de ce pétrole est apporté au terminal de transbordement de Terre-Neuve à Whiffen Head, dans la baie Placentia. Comme l'unité FPSO était à l'arrêt, la quantité de pétrole livrée au terminal a été moindre.

Les recettes de Saint John ont été inférieures de 4,4 % aux prévisions, car les affectations de pilotage sur les pétroliers ont été moins nombreuses que prévu. Les affectations de porte-conteneurs ont rapporté plus que prévu mais n'ont pas suffi à compenser la baisse de revenus tirés des affectations de porte-conteneurs.

Le détroit de Canso est celui qui a connu la plus forte baisse, ses recettes ayant été inférieures de 40,6 % aux prévisions en raison de la perte des activités de transbordement dans le port.

Le tableau ci-dessous montre les recettes réelles et les recettes prévues au budget par zone de pilotage obligatoire en 2012.

RECETTES RÉELLES ET PRÉVUES AU BUDGET DANS LES ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE – 2012 (EN MILLIERS DE DOLLARS)



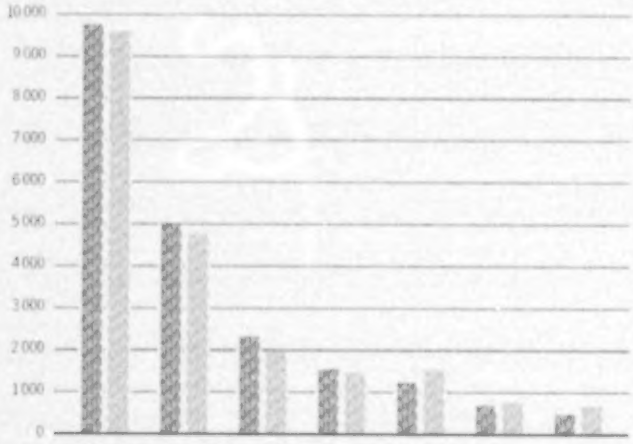
	Halifax	Baie Placentia	Saint John	Canso	Autres
Budget	5 565	5 506	3 590	3 357	3 511
Réelles	5 276	5 254	3 432	1 995	3 478

Les dépenses totales de l'Administration ont été inférieures de 1,8 % aux prévisions. Les seules catégories ayant enregistré un important écart défavorable par rapport aux prévisions ont été les coûts des équipages des bateaux-pilotes et les services professionnels et spéciaux. Les coûts des équipages des bateaux-pilotes ont grimpé, car un équipage a été ajouté à Saint John afin de réduire les risques de fatigue et d'augmenter la sécurité des opérations, et un employé supplémentaire a été affecté pour gérer l'entretien des bateaux-pilotes.

L'Administration a dû absorber une charge non prévue de Transports Canada (79 000 dollars pour les neuf derniers mois de l'année) pour la prestation de services réglementaires. Cette charge, de même que les frais juridiques, les autres services techniques et les coûts reliés à l'examen selon la MGRP sont inclus dans les services professionnels et spéciaux.

Le tableau qui suit montre les dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2012, exprimées en milliers de dollars.

DÉPENSES RÉELLES PAR RAPPORT AUX DÉPENSES PRÉVUES AU BUDGET – 2012 (EN MILLIERS DE DOLLARS)



	Salaires, honoraires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Équipages des bateaux-pilotes	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux
Budget	9 732	4 970	2 276	1 519	1 253	675	437
Réelles	9 573	4 748	1 943	1 410	1 504	699	605

L'Administration a prévu une marge bénéficiaire de 6,3 % sur les recettes de 22 200 000 dollars prévues pour 2012. Étant donné la diminution des affectations de pilotage, surtout le trafic de pétroliers, l'Administration a terminé l'année 2012 avec une perte de 0,7 % sur des revenus de 20 300 000 dollars.

Le budget d'immobilisations de l'Administration pour 2012 s'élevait à 3 990 000 dollars. Les dépenses réelles pour l'exercice ont été de 3 730 000 dollars. Cet écart tient avant tout au fait que le chantier naval a pris du retard pour terminer les deux nouveaux bateaux-pilotes qui étaient en construction en 2012. Certains coûts qui devaient être engagés en 2012 le seront au début de 2013, une fois que le deuxième bateau aura été livré. D'autres projets prévus au budget ont été reportés, car ils n'étaient pas nécessaires dans l'immédiat.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses réelles en immobilisations par rapport aux prévisions pour 2012.

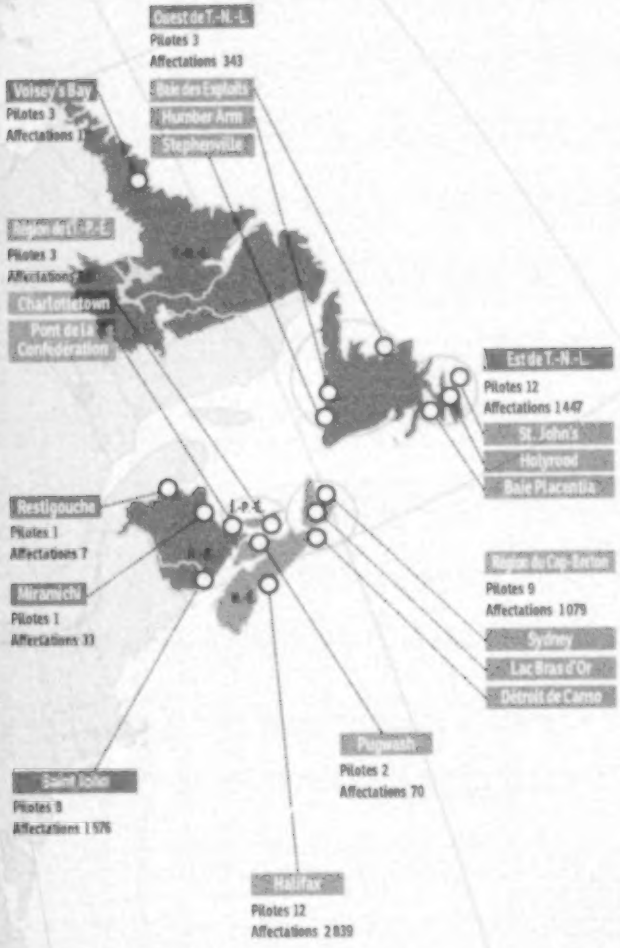
DÉPENSES RÉELLES EN IMMOBILISATIONS PAR RAPPORT AU BUDGET – 2012 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Budget	Réelles
Construction de bateaux-pilotes	3 272	3 140
Radoub et équipement de bateaux-pilotes	556	473
Quais et structures	75	44
Matériel informatique	55	64
Améliorations locatives	20	—
Logiciel	15	10
Total	3 993	3 731

Avalon Pilot

Baptême : 1er juin 2007
Mise en service : 26 juin 2007
Port d'attache : Baie Placentia (T.-N.-L.)
Longueur : 18,1 m
Largeur au fort : 5,2 m
Vitesse opérationnelle : 19,5 nœuds

Zones de pilotage obligatoire



RÉGION DESSERVIE

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, comme le montre la carte. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 17 zones de pilotage obligatoire.

L'Administration a désigné d'autres zones où il y a une certaine activité commerciale. Comme le pilotage n'y est pas obligatoire, l'Administration a émis des brevets de pilote pour ces zones et elle va s'efforcer de fournir un service de pilotage, sous réserve de la disponibilité des pilotes et pourvu que cela n'ait pas d'impact sur le service de pilotage obligatoire.

DONNÉES PROVENANT DES ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

	AFFECTATIONS		
	2012	**2011**	**2010**
Nouveau-Brunswick			
Saint John	**1576**	1659	1669
Miramichi	**33**	27	14
Restigouche	**7**	4	21
Terre-Neuve-et-Labrador			
Est de T.-N.-L.			
St. John's	**448**	578	755
Holyrood	**23**	37	26
Baie Placentia	**976**	932	922
Ouest de T.-N.-L.			
Humber Arm	**191**	197	273
Stephenville	**4**	21	10
Baie des Exploits	**148**	200	113
Voisey's Bay	**11**	11	8
Nouvelle-Écosse			
Halifax	**2839**	3035	3223
Région du Cap-Breton			
Détroit de Canso	**680**	1102	1100
Sydney	**350**	357	296
Lac Bras d'Or	**49**	43	36
Pugwash	**70**	96	81
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	**224**	187	246
Pont de la Confédération	**98**	92	85
Zones de pilotage facultatif	**527**	512	460
Total	**8254**	9090	9338

Perspectives d'avenir – 2013 et au-delà

Bateaux-pilotes

Au terme d'un processus de sélection rigoureux et transparent mené en 2010, l'Administration a passé un contrat avec ABCO Industries Limited, un chantier naval situé à Lunenburg (N.-É.), pour la construction de deux bateaux-pilotes. Les membres d'équipage et les pilotes disposent à bord d'une technologie et d'un matériel de sécurité des plus modernes. Le premier navire, le *Chebucto Pilot*, a été déployé à Halifax (N.-É.) à l'été 2012. Celui de Saint John (N.-B.), le *Captain A.G. Soppitt*, sera livré au début de 2013. Les clients des deux ports, qui ont soutenu à fond l'initiative, ont accepté de payer un supplément afin d'aider à défrayer les coûts de conception et de construction initiaux des navires.

Perspectives commerciales

Le ralentissement des affectations de pétroliers s'est poursuivi en 2012 dans trois des principaux ports. À Halifax et à Saint John, le déclin s'explique par la baisse de la demande d'essence et de mazout au premier trimestre, conjuguée à un désavantage imputable aux matières premières payées plus cher que la concurrence. Le pétrole livré aux raffineries de l'Est canadien est généralement vendu au prix du Brent, qui est nettement plus élevé que celui du brut WTI (West Texas Intermediate) utilisé dans de nombreuses raffineries continentales. La raffinerie de Saint John a pris des mesures pour importer le pétrole WTI par train et à bord de bateaux plus petits afin d'atténuer son désavantage concurrentiel. Celle d'Halifax est en vente depuis un certain temps, de sorte que son avenir est incertain. Elle pourrait aussi bien être vendue afin d'assurer la continuité de l'exploitation, transformée en terminal pour les expéditions de pétrole ou définitivement fermée. Un dénouement devrait avoir lieu en 2013.

À Canso, les affectations de pétroliers ont chuté considérablement en raison de la fermeture d'une raffinerie sur la côte Est des États-Unis. Cette raffinerie était le principal marché pour le produit transbordé à Point Tupper.

Le trafic de portes-conteneurs à Halifax a également chuté en 2012 par rapport à 2011, mais des améliorations ont été constatées dans ce secteur vers la fin de l'année. On s'attend à une modeste reprise de l'activité en 2013. Les affectations de porte-conteneurs à Saint John ont beaucoup augmenté en 2012, et ce regain d'activité devrait se poursuivre en 2013.

Il y a plusieurs développements nouveaux et projets de développement qui devraient se traduire par des activités futures pour l'Administration. La mise en service de la nouvelle mine de potasse près de Sussex va augmenter les exportations transitant par le port de Saint John. La mine, qui devrait être en exploitation d'ici 2015, offrira une capacité d'exportation d'environ 2,5 millions de tonnes par année. Il s'agit d'une augmentation considérable par rapport à la capacité actuelle d'un million de tonnes.

Dans la baie Placentia (T.-N.-L.), l'usine de traitement de nickel qui est en cours de construction à Long Harbour devrait être achevée en 2013 et des expéditions régulières vont commencer peu après la mise en service. Toujours dans la baie Placentia, un important investissement a été effectué à la raffinerie de pétrole de Come-by-Chance afin de rationaliser la production et d'augmenter l'efficacité.

Le dragage du port de Sydney (N.-É.) a été terminé au début de 2012. Maintenant que le chenal est plus profond, Sydney va pouvoir attirer des navires plus gros; le port s'attend à recevoir davantage de navires charbonniers et devrait construire à plus long terme un terminal pour les porte-conteneurs. Il est question de construire à Sydney un terminal pour le transbordement du charbon, qui sera mis en service en 2015. Si le projet se concrétise, cela permettrait d'augmenter énormément le trafic dans le port.

Il est question d'aller de l'avant avec la construction d'un nouveau terminal pour les porte-conteneurs dans le détroit de Canso; la mise en service est prévue pour 2015.

De nombreux ports s'efforcent vraiment de développer l'industrie des paquebots de croisière au Canada atlantique. Halifax, Saint John, Charlottetown, St. John's et Sydney poursuivent leurs efforts de marketing afin de promouvoir la région de l'Atlantique comme destination de croisière. La saison 2013 demeure vigoureuse pour ce secteur.

Tarifs

Après avoir examiné le rendement de chaque port, l'Administration a proposé des ajustements tarifaires pour sept ports de pilotage obligatoire en 2013, ce qui devrait entraîner une augmentation globale de 3,2 % de ses rentrées. Cette augmentation devait être initialement de 3,8 %, mais elle a été revue à la baisse du fait du report de l'entrée en vigueur du tarif.

L'Administration a examiné les besoins en matière de service des clients dans chaque grand port afin de déterminer où il serait possible de faire des économies en réduisant le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le pilotage est essentiel et ils ont demandé que les effectifs soient maintenus en l'état afin de fournir le même niveau de service. L'Administration a tenu compte de leurs exigences pour établir les tarifs.

Le *Captain A. G. Soppitt* et le *Chebucto Pilot* dans le port d'Halifax.

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément aux Normes internationales d'information financière. Ils reposent sur les meilleures estimations et jugements de la direction lorsque cela est approprié. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de tenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu des informations financières exactes.

La direction de l'Administration doit gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration sont responsables de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses obligations en matière d'informations financières et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les auditeurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant des opérations et des états financiers de l'Administration, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 13 mars 2013

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

Rapport de l'auditeur indépendant

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2012, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Pour le vérificateur général du Canada,

HMcManaman

Heather McManaman, CA
directrice principale

Le 13 mars 2013
Halifax, Canada

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

État de la situation financière

Au 31 décembre 2012 *(en milliers de dollars canadiens)*	**31 décembre 2012**	31 décembre 2011
ACTIF		
Courant		
Trésorerie	**466 $**	3 356 $
Clients (note 5)	**3 002**	3 008
Charges payées d'avance	**69**	60
	3 537	6 424
Non courant		
Immobilisations incorporelles (note 7)	**235**	216
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes (note 8)	**11 137**	8 447
	11 372	8 663
	14 909 $	15 087 $
PASSIF		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs (note 5)	**2 475 $**	1 995 $
Emprunts bancaires (note 9)	**1 330**	251
Indemnités de cessation d'emploi (note 11)	**62**	297
	3 867	2 543
Non courant		
Emprunts bancaires (note 9)	**2 003**	3 338
Indemnités de cessation d'emploi (note 11)	**1 383**	1 345
	3 386	4 683
	7 253	7 226
CAPITAUX PROPRES		
Résultats non distribués	**7 656**	7 861
	7 656	7 861
	14 909 $	15 087 $

Engagements (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Approuvé par les membres de l'Administration et autorisé pour publication le 13 mars 2013 :

Membre

Membre

État du résultat global

Exercice clos le 31 décembre 2012
(en milliers de dollars canadiens)

	2012	2011
PRODUITS		
Droits de pilotage	**20 273 $**	21 975 $
Autres revenus	**68**	64
	20 341	22 039
CHARGES		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**9 573**	9 705
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 749**	4 670
Salaires et avantages sociaux des membres d'équipage de bateaux-pilotes	**1 504**	1 228
Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 410**	1 587
Amortissement et dépréciation (notes 7 et 8)	**848**	893
Transports et déplacements	**699**	693
Services professionnels et spéciaux	**605**	480
Services publics, fournitures et approvisionnements	**357**	373
Locations	**285**	284
Frais d'intérêts	**173**	188
Formation	**162**	165
Communications	**118**	115
	20 483	20 381
(Perte) bénéfice de l'exercice	**(142)**	1 658
Autres pertes globales		
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	**63**	150
Autres éléments du résultat global	**63**	150
(Perte) résultat global	**(205) $**	1 508 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

Exercices clos le 31 décembre 2012
(en milliers de dollars canadiens)

	2012	2011
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	**7 861 $**	6 353 $
(Perte) bénéfice de l'exercice	**(142)**	1 658
Autres pertes globales	**(63)**	(150)
(Perte) résultat global total	**(205)**	1 508
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	**7 656 $**	7 861 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

État des flux de trésorerie

Exercices clos le 31 décembre 2012
(en milliers de dollars canadiens)

	2012	2011
ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES		
Entrées de trésorerie - clients	**20 279 $**	21 616 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	**(12 754)**	(12 363)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	**(7 302)**	(6 639)
Autres revenus reçus	**68**	64
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	**291**	2 678
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Achats d'immobilisations incorporelles	**(64)**	(48)
Achats de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles	**(2 897)**	(2 713)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**36**	—
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	**(2 925)**	(2 761)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Remboursement d'emprunts bancaires	**(256)**	(239)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	**(256)**	(239)
Diminution de la trésorerie	**(2 890)**	(322)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**3 356**	3 678
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**466 $**	3 356 $
INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES		
Coûts financiers payés	**173 $**	188 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

le 31 décembre 2012
(en milliers de dollars canadiens)

1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Réglementation des droits de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des tarifs des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour prescrire les tarifs. Elle doit publier les tarifs des droits proposés dans la *Gazette du Canada*, et quiconque a des raisons de croire qu'un tarif proposé n'est pas dans l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) dans les 30 jours qui suivent la publication de la proposition tarifaire.

L'OTC doit faire enquête sur le tarif de droits proposé faisant l'objet d'un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, dans le cas où l'OTC recommande des droits de pilotage inférieurs à ceux que l'Administration a fixés, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé les droits la différence entre les droits versés et les droits recommandés par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

3. Principales méthodes comptables

a) Base d'évaluation

Les présents états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique selon les Normes internationales d'information financière (IFRS), qui sont publiés par le Conseil des normes comptables (CNC).

b) Instruments financiers

Les clients, classés comme prêts et créances, et les fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût après amortissement. En raison de leur nature à court terme, le coût après amortissement de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

c) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

d) Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe, ainsi que les intérêts sur les prêts attribuables à la construction. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée dans le résultat global. Les gains réalisés ou les pertes subies à la cession des bateaux-pilotes et des immobilisations corporelles correspondent à la différence entre les produits de la cession et la valeur comptable des actifs et ils sont constatés dans les résultats. Les gains sont comptabilisés au poste des autres revenus et les pertes, au poste des frais d'exploitation des bateaux-pilotes ou au poste des services publics, fournitures et approvisionnements, selon les actifs cédés.

e) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

f) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Et les salariés et l'Administration cotisent au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

g) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

h) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

La norme comptable suivante qui a été publiée mais qui n'est pas encore entrée en vigueur est jugée pertinente pour l'Administration :

IAS 19, « Avantages du personnel » (modifiée)

L'International Accounting Standards Board a révisé la norme portant sur les avantages du personnel. Les gains et les pertes actuariels seront comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global et ne seront plus reportés et amortis. La nouvelle norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013. L'Administration comptabilise les gains et les pertes actuariels immédiatement dans les autres éléments du résultat global depuis qu'elle a adopté les IFRS. Cette norme modifiée n'aura donc pas d'incidence sur les états financiers.

4. Utilisation d'estimations et jugements

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à former des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui ne sont pas faciles à obtenir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période en cours et les périodes futures.

Les jugements formés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui posent un risque important d'ajustements significatifs au cours de l'exercice et de l'exercice suivant sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou estimations suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi
L'Administration a retenu les services d'un tiers actuaire pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue chaque année son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement et dépréciation
Les durées d'utilité estimatives des immobilisations corporelles, des bateaux-pilotes et des immobilisations incorporelles sont présentées dans les notes 3c) et 3d).

5. Gestion des risques financiers

Aperçu

L'Administration est exposée aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de taux d'intérêt.

La présente note fournit de l'information sur l'exposition à chacun de ces risques et sur les objectifs, les politiques et les processus de l'Administration pour évaluer et gérer les risques. Des données quantitatives complémentaires sont incluses dans les présents états financiers.

Les membres de l'Administration sont entièrement responsables de l'établissement et de la surveillance du cadre de gestion des risques. Ils sont chargés d'élaborer les politiques de gestion des risques de l'Administration.

Les politiques de gestion des risques de l'Administration permettent de recenser et d'analyser les risques auxquels l'Administration est exposée, d'établir des limites et des contrôles appropriés à l'égard des risques et de surveiller les risques et le respect des limites. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont revus à intervalles périodiques afin de prendre en compte tout changement dans les conditions de marché et les activités de l'Administration. À l'aide de programmes de formation et de normes et de procédures de gestion, l'Administration établit un environnement de contrôle rigoureux et stimulant, dans lequel tous les salariés peuvent comprendre leurs rôles et leurs obligations.

Le Comité de vérification encadre la manière dont la direction assure la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et il détermine si le cadre de gestion des risques est adéquat par rapport aux risques auxquels l'Administration est exposée. Pour appuyer le Comité de vérification à cet égard, des audits internes sont réalisés par des tiers externes engagés à contrat. Ces tiers effectuent les examens périodiques des contrôles et des procédures de gestion, et rendent compte de leurs résultats au Comité de vérification.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances clients de l'Administration.

La valeur comptable de la trésorerie et des créances clients représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

Les créances clients ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La *Loi* prévoit un mécanisme qui interdit de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 3 002 $ au 31 décembre 2012 (3 008 $ au 31 décembre 2011). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2012, environ 72 % des créances clients (87 % au 31 décembre 2011), selon leur valeur nette, étaient à court terme, tandis que 28 % d'entre elles (13 % au 31 décembre 2011) étaient en souffrance depuis plus de 45 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes sur créances importantes. La provision pour créances douteuses s'établissent à 36 $ au 31 décembre 2012 (41 $ au 31 décembre 2011).

La trésorerie est conservée dans une banque à charte canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Pour gérer ce risque, l'Administration vise, dans la mesure du possible, à toujours avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance, que les conditions soient normales ou défavorables, sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

L'Administration s'efforce de disposer en tout temps des ressources nécessaires pour satisfaire aux charges d'exploitation prévues pour une période de 90 jours. Ces charges comprennent le service des obligations financières, mais excluent toute incidence possible de circonstances extrêmes qui ne peuvent être prévues de façon raisonnable, comme les désastres naturels. À cette fin, l'Administration maintient une ligne de crédit de 1 000 $ non garantie, dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel.

La valeur comptable des créances clients et des autres créances de l'Administration s'établissait à 2 475 $ au 31 décembre 2012 (1 995 $ au 31 décembre 2011). Les engagements liés au commerce avaient une valeur comptable de 1 515 $ en date du 31 décembre 2012 (1 366 $ en 2011) et sont tous payables dans les 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 960 $ au 31 décembre 2012 (629 $ au 31 décembre 2011).

L'Administration a contracté des emprunts auprès de banques à charte canadienne. Au 31 décembre 2012, ces emprunts totalisaient 3 333 $ (3 589 $ au 31 décembre 2011).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt, car les emprunts bancaires sont assortis d'un taux d'intérêt fixe qui ne peut être modifié sans pénalité financière entre les dates des échéances.

6. Juste valeur des instruments financiers

Les créances clients et les dettes fournisseurs sont engagés dans le cours normal des affaires et sont respectivement exigibles et payables sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers se rapproche de la juste valeur, car leur échéance est à court terme. La juste valeur des emprunts bancaires est présentée à la note 9.

7. Immobilisations incorporelles

Au 31 décembre, le solde des immobilisations incorporelles de l'Administration, constituées de logiciels acquis, est le suivant :

	2012		2011	
Coût à l'ouverture de l'exercice	**356**	**$**	347	$
Entrées	**64**		48	
Sorties	**—**		(39)	
Coût à l'ouverture à la clôture de l'exercice	**420**		356	
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	**(140)**		(134)	
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	**—**		39	
Amortissement de l'exercice	**(45)**		(45)	
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	**(185)**	**$**	(140)	$
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	**235**	**$**	216	$

Les immobilisations incorporelles n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2012 (nulle au 31 décembre 2011).

8. Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

2012	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	6 310 $	2 139 $	296 $	1 525 $	211 $	2 463 $	883 $	173 $	14 000 $
Entrées	35	163	—	169	106	3 140	54	—	3 667
Transferts des bateaux-pilotes en construction	1 623	818	67	416	104	(3 028)	—	—	—
Sorties	(321)	(161)	(9)	(255)	(108)	—	(121)	—	(975)
Coût à la clôture de l'exercice	7 647	2 959	354	1 855	313	2 575	816	173	16 692
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(2 248)	(1 127)	(242)	(1 123)	(191)	—	(464)	(158)	(5 553)
Amortissements des sorties au cours de l'exercice	317	103	9	202	108	—	62	—	801
Amortissement de l'exercice	(286)	(240)	(26)	(129)	(43)	—	(77)	(2)	(803)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(2 217)	(1 264)	(259)	(1 050)	(126)	—	(479)	(160)	(5 555)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	5 430 $	1 695 $	95 $	805 $	187 $	2 575 $	337 $	13 $	11 137 $

2011	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	6 301 $	2 055 $	277 $	1 405 $	205 $	439 $	759 $	168 $	11 609 $
Entrées	114	189	19	199	18	2 024	145	5	2 713
Sorties	(105)	(105)	—	(79)	(12)	—	(21)	—	(322)
Coût à la clôture de l'exercice	6 310	2 139	296	1 525	211	2 463	883	173	14 000
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(2 080)	(995)	(203)	(933)	(174)	—	(419)	(150)	(4 954)
Amortissements des sorties au cours de l'exercice	96	64	—	57	12	—	20	—	249
Amortissement de l'exercice	(264)	(196)	(39)	(247)	(29)	—	(65)	(8)	(848)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(2 248)	(1 127)	(242)	(1 123)	(191)	—	(464)	(158)	(5 553)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	4 062 $	1 012 $	54 $	402 $	20 $	2 463 $	419 $	15 $	8 447 $

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2012 (nulle au 31 décembre 2011).

9. Emprunts bancaires

Les emprunts bancaires de l'Administration non remboursés au 31 décembre sont les suivants :

	2012	2011
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 3,28 %, amorti sur 10 ans, venant à échéance le 21 septembre 2022, non garanti. Cet emprunt remplace l'emprunt à vue échu le 1er septembre 2012.	2 197 $	2 370 $
Emprunt à vue, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,03 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er février 2013, non garanti	1 136	1 219
	3 333 $	3 589 $
Tranche à court terme	1 330 $	251 $
Tranche à long terme	2 003	3 338
	3 333 $	3 589 $

Au 31 décembre 2012, la juste valeur estimative des emprunts bancaires s'établit à 3 320 $ (3 906 $ au 31 décembre 2011). L'estimation est fondée sur les remboursements de capital futurs actualisés aux taux d'intérêt courants pour des emprunts semblables.

Les remboursements minimaux de capital qui restent à effectuer sont les suivants :

	2012
2013	1 330 $
2014	201
2015	208
2016	215
2017 et par la suite	1 379
	3 333 $

L'Administration a emprunté 4 000 $ de plus pour financer la construction de bateaux-pilotes. Elle a obtenu une facilité de crédit renouvelable pour la durée de la construction. Cet emprunt est convertible en emprunt non renouvelable à la fin de la période de construction. Au 31 décembre 2012, aucune somme n'a été prélevée sur cet emprunt.

L'Administration a une facilité de crédit opérationnelle d'un montant maximal de 1 000 $, portant un taux d'intérêt ne dépassant pas le taux préférentiel de la banque. Elle n'avait pas été utilisée au 31 décembre 2012 (néant au 31 décembre 2011). Elle est utilisée par l'Administration au besoin et ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

Après le 31 décembre 2012, l'Administration a renégocié l'emprunt à vue qui venait à échéance le 1er février 2013 auprès d'une autre institution financière. Cet emprunt a été transformé en une facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 2,93 %, amorti sur 10 ans, venant à échéance le 11 février 2023.

Tous les emprunts de l'Administration sont autorisés par le ministre des Finances.

10. Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Et les salariés et l'Administration cotisent au Régime. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations que l'employeur doit verser suivant un multiple des cotisations des salariés. Le taux général de cotisation en vigueur à la clôture de l'exercice était de 1,74 fois 1 la cotisation des salariés (1,86 fois 1 au 31 décembre 2011) jusqu'à un seuil salarial défini. Pour la portion des salaires supérieure à ce seuil, l'Administration doit verser des cotisations à raison de 8,95 fois 1 la cotisation de l'employé (9,5 fois 1 au 31 décembre 2011). Les cotisations totales de 1 010 $ (1 067 $ en 2011) ont été passées en charges dans l'exercice.

La loi oblige le gouvernement du Canada à verser les prestations au titre du Régime. Les prestations de retraite sont généralement acquises pour une période maximale de 35 ans au taux annuel de 2 % multiplié par le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de service validable. Les prestations sont coordonnées avec le Régime de pensions du Canada ou le Régime des rentes du Québec et sont indexées au taux d'inflation.

Les cotisations au Régime de retraite de la fonction publique se répartissent comme suit :

	2012	2011
Cotisations de l'Administration	**1010 $**	1 067 $
Cotisations des employés	**568 $**	559 $

11. Indemnités de cessation d'emploi

Tous les salariés actifs ont droit à des indemnités de cessation d'emploi postérieures à l'emploi en vertu de leurs conventions collectives ou de leurs contrats de travail. En 2012, ces indemnités ont cessé d'être offertes aux employés recrutés par l'Administration. Cependant, il reste un passif à payer pour les employés qui n'ont pas choisi de mettre fin immédiatement à cet avantage. Le montant des indemnités est établi à sa valeur déterminée par une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc aucun actif. Le déficit du régime est donc égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Les informations sur ce régime sont présentées comme suit :

	2012	2011	2010
Obligation au titre des indemnités constituées à l'ouverture de l'exercice	**1642 $**	1 322 $	1 051 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**199**	261	158
Indemnités payées au cours de l'exercice	**(459)**	(91)	(35)
Pertes actuarielles :			
Diminution du taux d'actualisation	**62**	129	114
Pertes liées à l'expérience	**1**	21	34
Obligation au titre des indemnités constituées à la clôture de l'exercice	**1445 $**	1 642 $	1 322 $
Partie courante	**62 $**	297 $	— $
Partie non courante	**1383**	1 345	1 322
	1445 $	1 642 $	1 322 $

L'évaluation a été effectuée selon la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, l'obligation au titre des indemnités constituées correspond à la valeur actualisée de toutes les indemnités futures, compte tenu des hypothèses décrites ci après, multipliée par le ratio du service du salarié à la date de l'évaluation au service total à la date de sortie présumée. Le coût des services rendus au cours d'une période correspond à la valeur actualisée des indemnités attribuée aux services rendus par les salariés au cours de cette période. Ces coûts sont inclus dans l'état du résultat global de l'exercice clos le 31 décembre 2012 et s'établissent à 145 $ (137 $ au 31 décembre 2011) au poste honoraires, salaires et avantages des pilotes, à 24 $ (110 $ au 31 décembre 2011) au poste salaires et avantages du personnel, et à 30 $ (14 $ au 31 décembre 2011) au poste salaires et avantages des équipages des bateaux pilotes. Les pertes actuarielles cumulées comptabilisées dans les autres éléments du résultat global s'établissent à 361 $ au 31 décembre 2012 (298 $ au 31 décembre 2011).

À cause du projet du gouvernement du Canada d'éliminer les indemnités de cessation d'emploi pour ses employés en poste, l'Administration a dû verser les indemnités constituées à tous les employés qui n'étaient pas visés par une convention collective et a proposé que l'accumulation des indemnités soit retirée des trois conventions collectives visant les autres employés à temps plein.

Une entente a été conclue avec l'Alliance de la fonction publique du Canada et une unité de négociation représentée par la Guilde de la marine marchande du Canada. La majorité des employés ont choisi de recevoir un paiement forfaitaire pour les indemnités constituées. Les autres recevront un paiement au moment de leur retraite ou de leur démission au taux de rémunération qu'ils toucheront à cette date.

L'autre unité de négociation de la Guilde de la marine marchande du Canada, celle des pilotes, a accepté d'interrompre l'accumulation des indemnités pour les employés embauchés après le 1er août 2012. La vaste majorité des pilotes ont choisi de continuer d'accumuler les indemnités jusqu'au moment de leur retraite ou de leur démission.

Hypothèses actuarielles – Facteurs économiques

Date de l'évaluation	**31 décembre 2012**	31 décembre 2011
Taux d'actualisation	**4,0 % (coût)** **3,5 % (obligation)**	5,0 % (coût) 4,0 % (obligation)
Augmentations annuelles moyennes à long terme des salaries	**2,75 %**	2,75 %
Taux général d'inflation	**2,25 %**	2,25 %

Hypothèses actuarielles – Facteurs démographiques

Mortalité		Projection du tableau des pensionnés non assurés de 1994 à 2020 au moyen de l'échelle AA (UP94@2020) selon le sexe	
Âge de la retraite		33,33 % à 60 ans, le reste à 65 ans	
Départ de (démission)	Pilotes	Aucun	
	Autres que pilotes	0 – 10 ans de service : 3,0 % par année 10 + années de service : 1,5 % par année	
Règlement au départ des indemnités de cessation d'emploi constituées	Personnel administratif	Tous les membres ont choisi de recevoir un paiement complet en 2012	Tous les membres choisiront de recevoir un paiement complet des semaines accumulées au 31 décembre 2011
	Pilotes	Un membre sur 46 a choisi de recevoir le paiement complet en 2012	Aucun membre ne choisira de recevoir un paiement en 2012
	Membres d'équipage	Onze membres sur 14 admissibles au règlement ont choisi de recevoir le paiement complet en 2012	Aucun membre ne choisira de recevoir un paiement en 2012

12. Gestion du capital

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, qui comprennent les résultats non distribués. Les capitaux propres sont représentés par l'actif net.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), qui imposent des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La LGFP permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, ou par une province ou une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2011, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion de ses produits, ses charges, son actif, son passif et ses opérations financières en général, de manière à réaliser ses objectifs avec efficience. Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes opérationnelles possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage sûr et efficace;
- établir une provision pour le coût de construction ou d'acquisition de nouveaux bateaux-pilotes;
- établir une provision pour tout passif non capitalisé ayant trait principalement aux indemnités de cessation d'emploi.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps du montant de capital requis pour réaliser ces trois objectifs. La structure de capital est rajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou rajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée, à reporter des projets de construction, ou à vendre des actifs en vue de réduire la dette. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition du capital ni à ses objectifs, ses politiques et ses processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

13. Transactions entre parties liées

a) Transactions commerciales

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Les montants de ces transactions ne sont pas importants et n'ont aucune répercussion significative sur les états financiers.

L'Administration a conclu un marché avec Transports Canada pour des services de réglementation et d'expertise. Ce marché est d'une durée de cinq ans, du 1er avril 2012 au 31 mars 2017. Les coûts encourus pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 ont été comptabilisés et un montant de 79 $ a été inscrit au poste des Services professionnels et spéciaux de l'état du résultat global. Les engagements en circulation liés à ce marché sont de 467 $ (Note 14).

b) Rémunération des principaux dirigeants

La rémunération des membres du Conseil et des principaux dirigeants au cours des exercices clos le 31 décembre comprend ce qui suit :

Rémunération des principaux dirigeants	**2012**	2011
Avantages à court terme, tels que les salaires	**339 $**	424 $
Régime de retraite	**70**	88
Indemnités de cessation d'emploi	**5**	77
	414 $	589 $
Rémunération des membres du Conseil		
Acompte	**24 $**	24 $
Indemnité journalière	**55**	45
	79 $	69 $

Un membre du Conseil était un pilote contractuel avant sa nomination au Conseil en 2009. Ce membre a continué d'offrir des services de pilotage à contrat et a gagné 24 $ en droits de pilotage en 2012 (60 $ en 2011).

c) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Et les salariés et l'Administration cotisent au Régime, tandis que le gouvernement du Canada est tenu par la loi d'assumer le paiement des prestations aux termes du Régime (note 10).

14. Engagements

L'Administration a conclu des contrats pour la construction de nouveaux bateaux-pilotes, pour des services de bateaux-pilotes et pour des services de réglementation de Transports Canada pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

Au	**31 décembre 2012**
Un an au plus	2 137 $
Plus d'un an et cinq ans au plus	468
Plus de cinq ans	—
	2 605 $

L'Administration s'est également engagée à assumer les contrats de location-exploitation de bureaux, d'équipement et de quai pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

Au	**31 décembre 2012**
Un an au plus	199 $
Plus d'un an et cinq ans au plus	519
Plus de cinq ans	—
	718 $

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2012, un montant de 285 $ a été comptabilisé à l'état du résultat global au titre des contrats de location-exploitation (284 $ en 2011).